

บทที่ 1

บทนำ



1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศอาศัยการค้าระหว่างประเทศมาโดยตลอด บทบาทของการส่งออกและนำเข้าได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว และมีมูลค่ามากขึ้นคิดเป็นกว่าร้อยละ 80 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ ในขณะที่ตัวกันรูปแบบของการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศส่วนใหญ่เป็นการขนส่งทางทะเล เห็นได้จากข้อมูลทางสถิติของกรมศุลกากรเกี่ยวกับ การขนส่งสินค้าขาเข้าและขาออกของไทยในช่วง 10 ปีที่ผ่านมาเป็นการขนส่งทางทะเลโดยเฉลี่ยคิดเป็นประมาณร้อยละ 95 วัดตามปริมาณและโดยเฉลี่ยประมาณร้อยละ 72 วัดตามมูลค่า

แนวทางในการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีของประเทศไทยที่ผ่านมาได้แก่ การจัดตั้งสายการบินเรือแห่งชาติ และการพัฒนากองเรือพาณิชย์ แต่การที่จะพัฒนาให้สำเร็จนั้นจำเป็นต้องมีการส่งเสริมสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้องกับการพาณิชย์นาวีให้ดีและพร้อม ซึ่งอุตสาหกรรมเรือเป็นอุตสาหกรรมหลักอุตสาหกรรมหนึ่งที่เกี่ยวข้องกับกิจการพาณิชย์นาวีและเป็นอุตสาหกรรมที่จะนำไปสู่การพัฒนาของเรือพาณิชย์นาวีไทยอย่างยั่งยืน

ในปัจจุบันภาครัฐบาลเริ่มตระหนักถึงปัญหาของกิจการพาณิชย์นาวีในด้านสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ที่ให้บริการบนฝั่ง เห็นได้จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 8 ซึ่งได้กล่าวถึงแผนการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีที่นอกเหนือจากการพัฒนาของเรือและท่าเรือว่า จะส่งเสริมภาคเอกชนให้มีการพัฒนารูธุรกิจพาณิชย์นาวีในด้านธุรกิจการบริการบนฝั่ง การประกันภัยทางทะเล อุตสาหกรรมต่อและซ่อมเรือ และอุตสาหกรรมต่อเนื่อง โดยปรับปรุงกลไกทั้งทางด้านกฎหมาย และการสนับสนุนทางด้านการเงินการคลัง เพื่อลดต้นทุนอันจะช่วยให้สามารถแข่งขันกับนานาชาติประเทศได้

อุตสาหกรรมเรือของประเทศไทยมีการพัฒนามาตั้งแต่ 400 ปีที่แล้ว จนสามารถต่อเรือขายต่างประเทศได้ แต่การพัฒนาเป็น ไปอย่างเชื่องช้า เพราะประสบกับปัญหาต่างๆ และขาดการสนับสนุนจากภาครัฐ ที่ตั้งของเรือของไทยส่วนใหญ่อยู่บริเวณริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลมีขนาดเล็ก และมีข้อจำกัดเรื่องความแออัดของพื้นที่ทำให้ขยายพื้นที่ได้ยาก มีปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมและด้านการลู่ลำน่านน้ำ รวมถึงปัญหากับประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้กับเรือ เหล่านี้ให้เป็นผู้ซ่อมเรือขนาดใหญ่ หรือเป็นนิคมอุตสาหกรรมเรือ จำเป็นต้องได้รับความช่วยเหลือจากภาครัฐทั้งทางด้านมาตรการสนับสนุน และด้านสิทธิประโยชน์ที่เรือจะได้รับ (ชาติวิจิตรวัฒนกุล, สัมภาษณ์, 2 เมษายน 2546) และหากจะพัฒนาอุตสาหกรรมเรือให้สามารถต่อเรือ

เพื่อการส่งออกนั้นจะต้องพัฒนาตู้ต่อเรือ และอุตสาหกรรมต่อเนื่องที่อยู่ในนิคมฯ ให้มีความแข็งแกร่งเสียก่อน จึงค่อยพัฒนาตู้ต่อเรือในลำดับต่อมา เหมือนกับประเทศอื่นที่มีการพัฒนาด้านกิจการตู้เรือแล้ว เช่น ประเทศสิงคโปร์ และญี่ปุ่น เป็นต้น

การดำเนินการก่อสร้างนิคมอุตสาหกรรมตู้เรือบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี เป็นหนึ่งในยุทธศาสตร์ที่จะส่งเสริมกิจการตู้เรือของไทยให้มีศักยภาพในการแข่งขันกับประเทศเพื่อนบ้านได้ ทั้งนี้เพราะ นิคมอุตสาหกรรมตู้เรือที่สร้างขึ้นมีที่ตั้งที่เหมาะสม คืออยู่บริเวณท่าเรือน้ำลึกมีเรือผ่านเข้าออกเป็นจำนวนมาก และยังได้รับการส่งเสริมจากภาครัฐในด้านต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นด้านมาตรการ สนับสนุน และด้านสิทธิประโยชน์ต่างๆ ตามที่กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีได้ ทำการศึกษาไว้

นอกจากประโยชน์ทางตรงของอุตสาหกรรมตู้เรือในการพัฒนากิจการพาณิชยนาวีแล้ว อุตสาหกรรมตู้เรือยังเป็นอุตสาหกรรมพื้นฐานทางเศรษฐกิจที่สำคัญที่ต้องใช้แรงงาน ช่างฝีมือ วิศวกร สถาปนิกออกแบบเรือ และบุคลากรในสาขาต่างๆ และเป็นอุตสาหกรรมหนักที่ทำให้เกิดอุตสาหกรรมต่อเนื่องอื่นๆ อีกเป็นจำนวนมาก เช่น อุตสาหกรรมผลิตแผ่นเหล็กและเหล็กโครงสร้าง อุตสาหกรรมผลิตเครื่องจักรเครื่องยนต์ และอุตสาหกรรมผลิตอุปกรณ์ไฟฟ้า เป็นต้น และ นอกเหนือจากความสำคัญทางด้านเศรษฐกิจของอุตสาหกรรมตู้เรือที่กล่าวมาแล้ว ตู้เรือยังมีความสำคัญในยามที่ประเทศประสบภาวะสงคราม อุตสาหกรรมตู้เรือจะเป็นส่วนสำคัญในการสนับสนุนการรักษาความปลอดภัย ความมั่นคง และการป้องกันประเทศ

โครงการก่อสร้างนิคมอุตสาหกรรมตู้เรือ เป็นโครงการขนาดใหญ่ที่ต้องใช้เงินลงทุนสูง การตัดสินใจดำเนินโครงการจำเป็นต้องมีการศึกษาความเหมาะสมของโครงการทางด้านเศรษฐกิจ และการเงินอย่างละเอียด การศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจเป็นการศึกษาว่าประโยชน์ที่สังคมได้รับจากโครงการคุ้มค่างบทรัพยากรทั้งหลายที่ลงทุนไปหรือไม่ และการศึกษาทางการเงินเป็นการวิเคราะห์สถานะทางการเงินของโครงการ โดยเปรียบเทียบรายรับและรายจ่ายของโครงการ ตลอดช่วงอายุของโครงการ

ข้อมูลที่มีความสำคัญอย่างมากต่อการศึกษาความเหมาะสมของโครงการนิคมอุตสาหกรรมตู้เรือทั้งทางด้านเศรษฐกิจและการเงินก่อนที่จะตัดสินใจดำเนินโครงการ คือปริมาณเรือที่จะมาใช้บริการ ซึ่งจะทำให้ทราบถึงจำนวนตู้เรือในนิคมฯ และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เช่น ระบบเคลื่อนย้ายเรือส่วนกลาง และ ท่าเทียบเรือ เป็นต้น ในการประมาณการจำนวนเรือที่ใช้บริการตู้เรือจะอาศัยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ซึ่งสามารถนำไปวิเคราะห์เชิงปริมาณถึงแนวโน้มของผู้ประกอบการเดินเรือที่จะเลือกใช้บริการของโครงการนิคมอุตสาหกรรมตู้เรือแหลมฉบัง และผล

จากการประมาณการจะสามารถนำไปใช้ในการศึกษาความเหมาะสม และลดความเสี่ยงในการตัดสินใจทางการตลาดในลำดับต่อไป

จากการศึกษาความต้องการในการต่อและซ่อมเรือในประเทศไทยที่ผ่านมาในอดีต ได้มีการสร้างแบบจำลองเพื่ออธิบายถึงปริมาณเรือที่จะเข้าซ่อม ณ อุเรือเป้าหมาย แต่แบบจำลองเหล่านั้นมีข้อจำกัดคือ ไม่ได้คำนึงถึงปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับผู้ประกอบการเดินเรือ ด้วยเหตุนี้การศึกษานี้จึงเกิดขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อตรวจสอบปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับผู้ประกอบการเดินเรือและความสัมพันธ์ของปัจจัยดังกล่าวกับการยอมรับและเลือกใช้อู่เรือแห่งใหม่ รวมถึงพัฒนาแบบจำลองการเลือกใช้อู่เรือที่สะท้อนถึงทัศนคติของผู้ประกอบการเดินเรืออย่างแท้จริง ผลลัพธ์ที่ได้จากการศึกษาสามารถนำไปใช้เพื่อ 1) นำปัจจัยที่ผ่านการตรวจสอบมาใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาคุณภาพของการให้บริการของอู่เรือให้ดียิ่งขึ้น 2) คาดคะเนปริมาณเรือที่จะเข้าใช้บริการกับอู่เรือที่ตั้งอยู่ในนิคมอุตสาหกรรมอู่เรือแหลมฉบังจากแบบจำลองที่พัฒนาขึ้น และ 3) กำหนดนโยบายสำหรับอู่เรือที่ตั้งอยู่ในนิคมฯ โดยอาศัยการวิเคราะห์เชิงนโยบายจากแบบจำลองที่พัฒนาขึ้น

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

ในการศึกษาและวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์และเป้าหมายของการดำเนินงาน สรุปได้ดังต่อไปนี้

- 1) เพื่อทบทวนทฤษฎี แนวความคิด และการศึกษาที่ผ่านมา อันจะเป็นประโยชน์ต่อการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการอู่เรือ และการพัฒนาแบบจำลองวิเคราะห์การเลือกใช้อู่เรือในนิคมอุตสาหกรรมอู่เรือแหลมฉบัง
- 2) เพื่อศึกษาปัจจัยและค่าระดับของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการอู่เรือของผู้ประกอบการเดินเรือ
- 3) เพื่อพัฒนาแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ที่เหมาะสมสำหรับนำไปทำนายพฤติกรรมการเลือกใช้อู่เรือในนิคมอุตสาหกรรมอู่เรือแหลมฉบัง
- 4) นำเสนอแนวทางปฏิบัติซึ่งสะท้อนจากมุมมองของงานวิจัย

1.3 ขอบเขตของการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้แบ่งประเด็นการศึกษาออกเป็น 2 เรื่องหลักด้วยกัน คือ 1) การศึกษาปัจจัยและค่าระดับของปัจจัยที่มีความสำคัญที่ผู้ประกอบการเดินเรือใช้ประกอบการพิจารณาเลือกใช้บริการอู่เรือ และ 2) การพัฒนาแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ที่เหมาะสมสำหรับนำไปใช้ในการ

พยากรณ์ปริมาณเรือที่จะเข้ามาใช้บริการกับอู่เรือในนิคมอู่เรือแหลมฉบังในอนาคต ซึ่งสถานที่ตั้งขนาดอู่เรือ และสาธารณูปโภคต่างๆจะยึดถือตามผลการศึกษาของ โครงการการศึกษาความเหมาะสมของโครงการนิคมอุตสาหกรรมอู่เรือแหลมฉบัง ที่กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีได้ทำการศึกษาไว้

การศึกษาปัจจัยและค่าระดับของปัจจัยที่ผู้ประกอบการเดินเรือใช้ประกอบการพิจารณาเลือกใช้บริการอู่เรือ จะเริ่มจากการศึกษาผลงานที่ผ่านมาในอดีตที่นักวิจัยท่านต่างๆได้ทำการศึกษาไว้ เพื่อให้ทราบถึงปัจจัยที่ส่งผลกระทบและมีอิทธิพลต่อระดับความพึงพอใจโดยรวมของผู้ประกอบการเดินเรือที่จะได้รับจากบริการของอู่เรือ จากนั้นจะนำปัจจัยที่รวบรวมได้มาศึกษาเพื่อคัดเลือกปัจจัยที่มีความสำคัญและมีผลต่อการเลือกใช้บริการของอู่เรือมากที่สุด โดยมีประชากรเป้าหมาย คือ บริษัทผู้ประกอบการเดินเรือ ที่มีเรือในขนาดที่สามารถนำเข้ามาซ่อม ณ อู่เรือในนิคมอุตสาหกรรมอู่เรือแหลมฉบังได้ และเป็นผู้ประกอบการเดินเรือที่อยู่ในประเทศไทย

หลังจากได้ปัจจัยที่มีความสำคัญและมีผลต่อการเลือกใช้บริการของอู่เรือมากที่สุด จะทำการศึกษาถึงระดับของปัจจัยต่างๆเหล่านี้โดยอาศัยข้อมูลทุติยภูมิ จากผลการศึกษานักวิจัยที่ผ่านมาในอดีต ประกอบกับข้อมูลปฐมภูมิ ซึ่งได้จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการเดินเรือ ผู้ประกอบการอู่เรือ และผู้ที่มีความรู้ทางด้านอู่เรือ เพื่อที่จะกำหนดระดับของปัจจัยต่างๆ และนำระดับของปัจจัยเหล่านี้ไปพัฒนาเป็นแบบสอบถามในขั้นตอนการวิจัยขั้นต่อไป

การวิจัยในส่วนที่สองเป็นการวิจัยที่มีวัตถุประสงค์เพื่อจะพัฒนาแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ที่เหมาะสมสำหรับนำไปใช้ในการพยากรณ์ปริมาณเรือที่จะเข้าใช้บริการอู่เรือในนิคมอุตสาหกรรมอู่เรือแหลมฉบัง ซึ่งจะศึกษาถึงผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงระดับของปัจจัยการให้บริการที่มีผลต่อพฤติกรรมการเลือกใช้บริการอู่ซ่อมเรือ โดยการวิจัยในส่วนนี้จะครอบคลุมถึงการศึกษเกี่ยวกับทฤษฎีและแนวคิดพื้นฐานที่ใช้ในการพัฒนาแบบจำลองการเลือกรูปแบบของบริการ และจะเก็บข้อมูลโดยใช้เทคนิควิธี Stated Preference ซึ่งข้อมูลที่ได้นี้จะนำไปใช้พัฒนาแบบจำลองการเลือกรูปแบบของบริการอู่เรือ เพื่อตรวจสอบว่าปัจจัยของการให้บริการที่นำมาพิจารณานั้นมีผลต่อพฤติกรรมการเลือกรูปแบบของบริการของผู้ประกอบการเดินเรือมากน้อยเพียงใด ซึ่งประชากรเป้าหมายสำหรับการวิจัยในส่วนที่สองได้แก่ กลุ่มผู้ประกอบการเดินเรือ ที่มีเรือในขนาดที่สามารถนำเข้ามาซ่อม ณ อู่เรือในนิคมอุตสาหกรรมอู่เรือแหลมฉบังได้ และเป็นผู้ประกอบการเดินเรือที่อยู่ในประเทศไทยเช่นเดียวกับการวิจัยในส่วนแรก

1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

การวิจัยครั้งนี้ มีแนวคิดมาจากการต้องการทำความเข้าใจเกี่ยวกับพฤติกรรมทางด้านการตลาดของการช้อปปิ้งในประเทศไทย ซึ่งผลจากการศึกษาจะส่งผลให้ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องไม่ว่าจะเป็นกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี หรือ ผู้ประกอบการเรือต่างๆ เข้าใจถึงความต้องการของผู้บริโภคซึ่งในที่นี้คือผู้ประกอบการเดินเรือ อันจะนำไปสู่การพัฒนาเรือในประเทศไทยให้มีมาตรฐานมากยิ่งขึ้น และสามารถแข่งขันกับเรือในต่างประเทศได้ นอกจากนี้การวิจัยในด้านนี้ยังสอดคล้องกับแนวทางของการพัฒนาประเทศ ซึ่งกำหนดไว้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ที่มีเป้าหมายในการพัฒนาการขนส่งทางทะเล ที่เกี่ยวกับกิจการพาณิชยนาวี คือ จะส่งเสริมสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ที่บริการบนฝั่ง ซึ่งได้แก่ อุตสาหกรรมต่อและซ่อมเรือ และอุตสาหกรรมต่อเนื่อง และการประกันภัยทางทะเล เป็นต้น

ผลที่ได้จากการวิจัยในส่วนแรกซึ่งเกี่ยวข้องกับการศึกษาปัจจัยและค่าระดับของปัจจัยที่มีความสำคัญที่ผู้ประกอบการพิจารณาเลือกใช้บริการเรือจะทำให้ผู้ประกอบการเรือเข้าใจถึงพฤติกรรมของผู้ประกอบการเดินเรือ ทราบถึงปัจจัยในการพิจารณาเลือกใช้บริการเรือที่มีความสำคัญและส่งผลกระทบต่อความพึงพอใจของผู้ประกอบการเดินเรือ ซึ่งผู้ประกอบการเรือสามารถนำปัจจัยที่ได้จากการศึกษาครั้งนี้มาใช้กำหนดนโยบายหรือแนวทางในการพัฒนาปรับปรุงการให้บริการของตนเพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการของลูกค้า

ในขั้นตอนการพัฒนาแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ที่เหมาะสมสำหรับนำไปใช้พยากรณ์ปริมาณเรือที่จะเข้ามาใช้บริการกับเรือในนิคมอุตสาหกรรมเรือแหลมฉบังจะก่อให้เกิดประโยชน์ทางตรงคือสามารถนำแบบจำลองที่เหมาะสมนี้มาใช้คาดคะเนความน่าจะเป็นที่ผู้ประกอบการเดินเรือในประเทศไทยจะเลือกใช้บริการกับเรือที่ตั้งอยู่ในนิคมฯ โดยผลการพยากรณ์ที่ได้สามารถนำไปใช้ประโยชน์ในการศึกษาความเหมาะสมของโครงการนิคมอุตสาหกรรมเรือแหลมฉบังทางด้านเศรษฐกิจและการเงินในลำดับถัดไป นอกจากนี้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ที่เหมาะสมสามารถนำมาวิเคราะห์หาค่าความยืดหยุ่นของตัวแปรซึ่งค่าที่ได้ทำให้ผู้วิจัยทราบถึงความอ่อนไหวของการเปลี่ยนแปลงระดับของตัวแปรต่างๆ หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งคือผู้ประกอบการเดินเรือให้ความสำคัญกับตัวแปรใดในระดับเท่าใดในการเลือกใช้บริการกับเรือที่ตั้งอยู่ในนิคมฯ และผลการวิเคราะห์หาค่าความยืดหยุ่นสามารถนำมากำหนดเป็นนโยบายสำหรับนิคมฯ